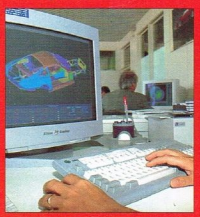
EL MITO Ferrari

39

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

250 MM Berlinetta: la "primera" de Pinin Farina

Fábrica: en la Sección Proyectos



1977: el Cavallino vuelve al Mundial

Todas las Ferrari F1 de Brumm

9 789504 900306 10039

$14·90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCIONES NO VALIDAS EN ARGENTINA
H. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 39

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari©.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en mayo de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 4 950-49-0033-X

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS GT CARRERA

250 MM, la "primera" de Pinin Farina

1953: dedicada a los pilotos privados, marca el comienzo de la colaboración entre la Casa de Maranello y el carrocero de Turín. Dispone de 240 CV y alcanza los 225 Km/h. En carrera no es invencible, pero con Luigi Villoresi gana el Gran Premio de Monza.

Cuando se habla de matrimonios famosos, también la "primera vez" es importante. En la historia de la Casa, la relación de colaboración más famosa y fructífera fue seguramente la que unió a Enzo Ferrari y Battista "Pinin" Farina, el fundador de la empresa que aún hoy lleva su nombre (desde 1961 modificado por Pininfarina).

LA ANTEPASADA DE LA 250 MM ES LA 250 S VIGNALE

Pininfarina vistió casi la totalidad de los vehículos del Cavallino desde 1953 hasta el día de hoy, comenzando justamente por la 250 MM, que constituye un hito en la historia del estilo de los automóviles Ferrari.

Como ya se adelantó al hablar de la 250 MM en versión "botecito", la antepasada directa de las 250 MM es la 250 S de 1952, el auto equipado con carrocería coupé de Vignale que había cosechado numerosos éxitos, entre ellos la victoria ab-

La 250 MM deriva del vehículo ganador en las Mil Millas de 1952: la 250 S.

FICHA TECNICA

Motor:	anterior y longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, cilindrada 2953 cm³
Compresión:	9:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 IF 4/C
Encendido:	2 magnetos con 2 distribuidores
Potencia:	240 CV a 7200 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Embrague:	monodisco a seco
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente rígido
Ejes:	del. 1300 mm, tras. 1320 mm
Dirección:	cremallera
Frenos:	tambores
Neumáticos:	6.40-15
Dimensiones:	paso 2,40 metros, peso 850 kilos
Unidades producidas:	17 berlinettas Pinin Farina, además de 13 botecitos (spider Vignale), una coupé Vignale y una spider Morelli
Números de chasis (Berlinetta Pinin Farina):	0236/MM; 0250/MM; 0252/MM; 0254/MM; 0256/MM; 0258/MM; 0270/MM; 0276/MM; 0298/MM; 0310/MM; 0312/MM; 0316/MM;0328/MM; 0340/MM; 0344/MM; 0354/MM; 0356/MM

El motor de la 250 MM dispone de 240 caballos.

soluta en las Mil Millas. Justo después de esa hazaña, en octubre de 1952 es presentada en el Salón de París la nueva 250 MM, bajo la forma de chasis completo pero "desvestido": será puesta en venta desde fin de año, para la felicidad de los pilotos privados.

EL MOTOR DE COLOMBO RECIBE CARBURADORES MAS GRANDES

Se trata de una estructura de rara simpleza y eficacia, aunque muy clásica: una jaula de caños de acero con ruedas independientes en el tren delantero y puente rígido en el trasero. También el motor no es nuevo, porque se trata del habitual V12 de la familia creada por el gran Gioachino Colombo: para la ocasión, está equipado con tres carburadores Weber de cuatro cuerpos, montados en el centro de la V de las bancadas.

POTENCIA DE 240 CABALLOS Y CAMBIOS SINCRONIZADOS

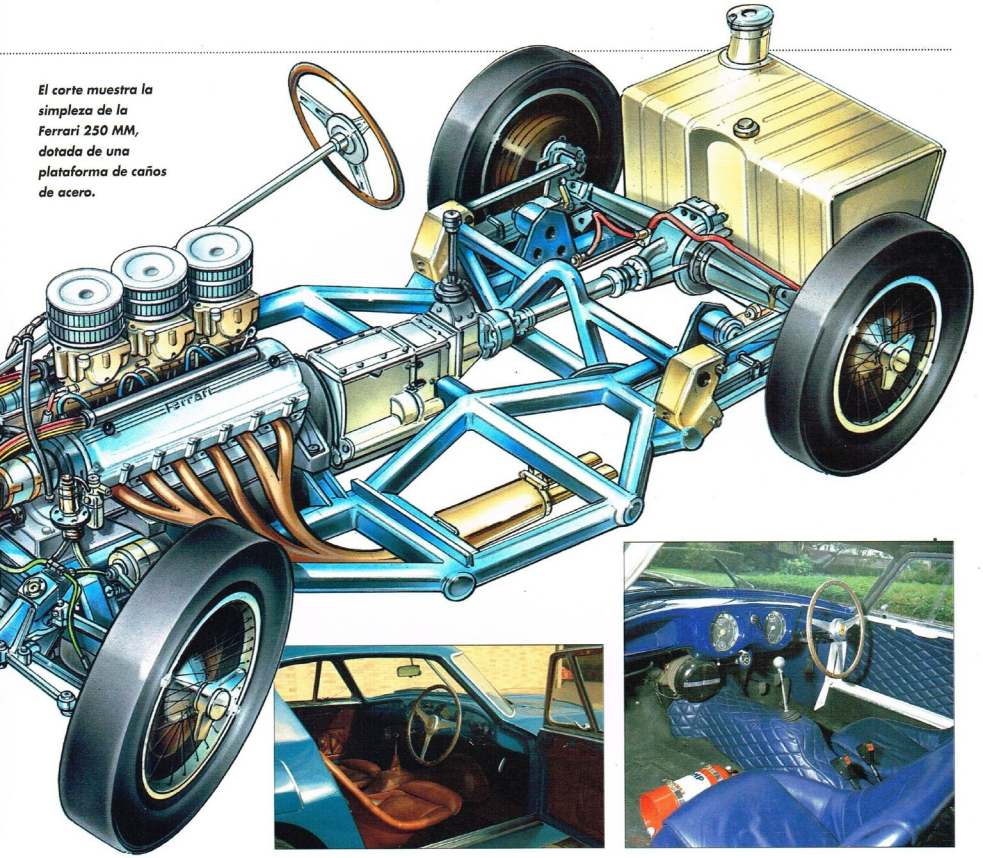
Gracias a estos últimos, la potencia sube a 240 CV, mientras que los nuevos cambios de cinco marchas sincronizadas son de serie. Pero la historia de la 250 MM recién comienza: algunos meses después, en el Salón de Ginebra que se realiza tradicionalmente a principio de marzo, es presentada la berlinetta vestida por Pinin Farina. Y este modelo entra en la historia del Cavallino.

Para quien está acostumbrado a las líneas angulosas (y quizá demasiado vistosas) de Vignale y Touring, la nueva Ferrari es un verdadero choque. La trompa

PININ FARINA, EL HOMBRE QUE CAMBIO LA HISTORIA DE LA 250 MM

Décimo de once hijos de una familia artesana de orígenes modestos, Battista "Pinin" Farina nace en Turín en 1893. El primer contacto con los autos lo tiene en 1905, cuando su hermano Giovanni (con el cual el joven Pinin trabajaba) le asigna la tarea de montar las butacas "baquet" en los autos de competición. Crece rápidamente el joven Farina: apenas cinco años después, Giovanni Agnelli le encarga la carrocería del torpedo Fiat Zero. Poco después, Vincenzo Lancia, otro maestro en su vida junto al fundador de la Fiat, comienza a tener confianza en él. Desde esos momentos la vida y la carrera de Pinin, como lo llaman en familia, serán una sucesión de éxitos, aceptados sin hipocresía. A su muerte, en 1966, dejará a sus hijos Gianna y Sergio una empresa que es una joya. Pero quien lo conoció, quien lo frecuentó, recuerda de él sobre todo su modestia, típicamente subalpina, y el rigor para vestir autos, de cualquier clase y precio, evitando siempre los detalles inútiles. "Porque nunca me convenció –solía decir– el pavo vestido de pavo real". El resumen de toda la actividad de Pinin Farina (en 1961 pudo cambiar su apellido por Pininfarina: un toque de orgullo, pero también una necesidad práctica, porque todos en el mundo lo llamaban así) es la Cisitalia 202 de 1947, el automóvil que cambió la manera de entender e imaginar los autos en todo el mundo, desde Europa al Japón y a los Estados Unidos. Pero la flor en el ojal de la Pininfarina sigue siendo su trabajo para Ferrari, desde la 250 MM de 1953 a las actuales F355, 456 GT y 550 Maranello.

El corte muestra la simpleza de la Ferrari 250 MM, dotada de una plataforma de caños de acero.



sin detalles innecesarios está dominada por la boca oval, al centro, y por los faros que "nacen" de la manera más natural en el extremo de los guardabarros.

El interior está casi totalmente tapizado de cuero Connolly.

FLANCOS ELEGANTES Y COLA DE MANUAL

Los flancos son lisos, sin solución de continuidad en el desarrollo horizontal; y están coronados por un techo liviano, del cual sólo se notan los montantes inclinados para dejarle espacio a la luneta panorámica (la visibilidad ofrecida por la amplia superficie de vidrio es superior a la de cualquier otra Ferrari). La cola, finalmente, es una auténtica lección de estilo, por la pureza con la que resuelve los ángulos y las uniones entre los diferentes volúmenes.

LA 250 MM ALCANZA LOS 225 KILOMETROS HORARIOS

En el interior volvemos a encontrar la misma elegancia, en el panel simple y sin embargo perfecto para la visibilidad de los instrumentos. También en la ejecución de las butacas "baquet", obligatorias en un auto destinado a las competiciones.

En suma, no hay que asombrarse si la clientela deportiva y el gran público se enamoraron a primera vista de esa espléndida coupé, capaz de transmitir la idea de la velocidad aun estando inmóvil. Tal vez es por esta razón que en los folletos oficiales de la Ferrari, relativos a las novedades deportivas para 1953, la 250 Mil Millas es ilustrada con carrocería berlinetta Pinin Farina, acompañada por una escueta ficha técnica en la que sobresale la velocidad máxima, nada menos que 225 Km/h. El nombre 250 Mil Mi-

llas no es un error: era su definición oficial; el uso de las iniciales es una costumbre que se hizo de uso común, como para muchas otras Ferrari (por ejemplo, la mítica 250 GT Competición paso corto, que para todos se volvió SWB, del inglés Short Wheel Base, nombre nunca usado por la Ferrari).

La 250 MM Berlinetta no cumple un buen papel en las Mil Millas, pero con Villoresi y Castellotti gana en Monza y en Pescara.

DEBUTA EN LAS MIL MILLAS PERO NO LLEGA A LA META

El debut deportivo de las berlinettas Pinin Farina se realiza, junto a los spiders Vignale, en las Mil Millas. Cuatro vehículos se presentan a la largada: los dos oficiales de Bracco-Rolfo y Gerini-Donazzolo y los privados de Sterzi-Rovelli y de Paolo Marzotto, que apoya a su hermano Giannino, con una 340 MM. Lamentablemente, la carrera no reserva satisfacciones para los nuevos autos: todas las berlinettas se retiran antes de llegar a la meta, en la avenida Rebuffone.

Habrá que esperar hasta el final de junio para ver otra vez en carrera una berlinetta 250 MM, pero la espera no es en vano: Gigi Villoresi la lleva a la victoria en el Gran Premio de Monza. Y otra victoria de prestigio la conquistan Castellotti y Nusitelli en las 10 Horas de Messina, con Bracco y Cornacchia que completan el éxito con la idéntica 250 MM que llega segunda a la meta.

EXITOS EN CARRERAS MENORES Y LARGA EL PROYECTO 340

Después de esta prueba, la carrera oficial de la 250 MM berlinetta Pinin Farina parece acabada. Los autos recogen todavía éxitos en carreras de menor importancia, pero la Casa ya está ocupada en el desarrollo de las grandes 340 y especialmente de las 4 cilindros queridas y recomendadas por Aurelio Lampredi, el nuevo proyectista de Maranello.

La 250 MM estaba caracterizada por una luneta que hacia su habitáculo decididamente luminoso.

La 250 MM Berlinetta es un auto muy cuidado en los detalles, como se nota por el anclaje de la rueda de auxilio y por la tapa del tanque.

RESULTADOS DE LA 250 MM BERLINETTA

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
Mil Millas	*25/4/1953*	*Bracco/Rolfo*	*retirados*
		Gerini/Donazzolo	*retirados*
		Sterzi/Rovelli	*retirados*
		P. Marzotto	*retirados*
GP de Monza	*29/6/1953*	*L. Villoresi*	*1°*
10 Horas de Messina	*1953*	*Castellotti/Nusitelli*	*1°*
Carrera Panamericana	*11/1954*	*Etcheverría/Becceril*	*7°*

AL FINAL DE SU TRAYECTORIA ES SEPTIMA EN LA CARRERA PANAMERICANA

Sin embargo, se escuchará otra vez hablar de esta coupé antes del final de la temporada siguiente, y serán noticias provenientes del Nuevo Mundo. De la Carrera Panamericana, para ser exactos, que se realiza tradicionalmente en la segunda mitad de noviembre en las rutas de México. Son dos pilotos mexicanos, Etcheverría y Becceril, que inscriben el nombre del auto en la tabla de vencedores, llevándolo a un excelente séptimo lugar absoluto detrás de monstruos sagrados como las formidables Lancia D24 y la Ferrari 375 MM inscripta por G. Mario Ricci (uno de los primeros vehículos que vuelve a proponer las líneas logradas de la 250 MM Berlinetta), llevada al sexto lugar por Umberto Maglioli con el propietario como copiloto.

UN FINAL DIGNO DE UN VERDADERO PURA SANGRE

Un final digno de un verdadero pura sangre, que cierra bellamente la carrera de la 250 MM Berlinetta Pinin Farina.

1977, el Cavallino vuelve al Mundial

Las dos Ferrari de Carlos Reutemann y Niki Lauda en el GP de Italia y, arriba, los dos pilotos.

Después de una temporada excitante, el austríaco Niki Lauda vuelve a conquistar el cetro de campeón del mundo. Pero a fin de año se divorcia de la Casa de Maranello.

Gracias a sus constantes resultados, Niki Lauda conquistó con la Ferrari su segundo título de campeón del mundo de Fórmula 1 en 1977.

PARA EL CAVALLINO, TRIUNFO TAMBIEN ENTRE LOS CONSTRUCTORES

La escudería de Maranello se impuso ampliamente también en la clasificación reservada a los constructores, en la cual sumó a los de Lauda los numerosos puntos obtenidos por Reutemann, cuarto al final de la temporada.

En el GP de apertura, en Buenos Aires, ganó sorpresivamente el debutante Wolf de Scheckter, quien precedió a Pace, la Ferrari de Reutemann, Fittipaldi, Andretti y Regazzoni. En Brasil, en Interlagos, la Ferrari volvió a la victoria con Reutemann que superó a Hunt, su compañero Lauda, Fittipaldi, Nilsson y Zorzi.

Lauda se tomó la revancha en Kyalami, en Sudáfrica, donde fue primero delante de Scheckter, Depailler, Hunt, Mass y Watson. La carrera, lamentablemente, fue enlutada por el accidente mortal de Pryce, que embistió con su Shadow a un incauto comisario que estaba cruzando la pis-

En Dijón en 1977: Lauda y, a su derecha, Forghieri, con anteojos, y su mecánico E. Cuoghi.

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP Argentina, 9 de enero	*3° Reutemann*
GP Brasil, 23 de enero	*1° Reutemann, 3° Lauda*
GP Sudáfrica, 5 de marzo	*1° Lauda*
GP EE. UU. Oeste, 3 de abril	*2° Lauda*
GP España, 8 de mayo	*2° Reutemann*
GP Mónaco, 22 de mayo	*2° Lauda, 3° Reutemann*
GP Bélgica, 5 de junio	*2° Lauda*
GP Suecia, 19 de junio	*3° Reutemann*
GP Francia, 3 de julio	*5° Lauda, 6° Reutemann*
GP Inglaterra, 16 de julio	*2° Lauda*
GP Alemania, 31 de julio	*1° Lauda, 4° Reutemann*
GP Austria, 14 de agosto	*2° Lauda, 4° Reutemann*
GP Holanda, 28 de agosto	*1° Lauda, 6° Reutemann*
GP Italia, 11 de septiembre	*2° Lauda*
GP EE. UU. Este, 2 de octubre	*4° Lauda, 6° Reutemann*
GP Japón, 23 de octubre	*2° Reutemann*

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Lauda	Ferrari	72	3 (SA, A, H)
Scheckter	Wolf-Ford	55	3 (RA, MC, CND)
Andretti	Lotus-Ford	47	4 (EE. UU. Oeste, E, F, I)
Reutemann	Ferrari	42	1 (BR)
Hunt	McLaren-Ford	40	3 (GB, EE. UU. Este, J)
Mass	McLaren-Ford	25	
Jones	Shadow-Ford	22	1 (AU)
Nilsson	Lotus-Ford	20	1 (B)
Depailler	Tyrrell-Ford	20	
Laffite	Ligier-Matra	18	1 (S)
Stuck	Brabham-Alfa Romeo	12	
Fittipaldi	Copersucar-Ford	11	
Watson	Brabham-Alfa Romeo	9	
Peterson	Tyrrell-Ford	7	
Brambilla	Surtees-Ford	6	
Pace	Brabham-Alfa Romeo	6	
Regazzoni	Ensign-Ford	5	
Tambay	Ensign-Ford	5	
Jarier	Penske-Ford	1	
Patrese	Shadow-Ford	1	
Zorzi	Shadow-Ford	1	

1977: UNA GRAN ITALIA EN EL DEPORTE

Política: *Ola de atentados terroristas de extrema izquierda en Italia y Alemania Federal. En China es derrotada la "banda de los cuatro".*
Crónica: *Muere el rey del "rock'n roll" Elvis Presley. Comienzan las transmisiones en color de la RAI. El oficial de las SS, Herbert Kappler, responsable de la masacre de las Fosas Ardeatinas, se evade del hospital militar de Roma.*
Cine: *Los hermanos Taviani ganan la Palma de Oro en el Festival de Cannes con* Padre Padrone.
Deporte: *La Ferrari gana el Mundial F1, Fiat se adjudica el Mundial Rally con la 131. Moser es campeón del mundo de ciclismo en ruta. La Juventus gana la Copa UEFA de fútbol.*

Reutemann, aquí abajo, en la largada del GP de Brasil.

ta. Pocos días después, en un accidente aéreo, perdió la vida también Carlos Pace, corredor de Brabham. En el GP de los EE.UU. Oeste, en Long Beach, ganó Andretti, que superó prácticamente sobre la línea de llegada a Lauda y Scheckter. Detrás de ellos se ubicaron Depailler, Fittipaldi y Jarier. En Jarama, en España, Andretti fue nuevamente primero, seguido por Reutemann, Scheckter, Mass, Nilsson y Stuck. Scheckter volvió al éxito en Montecarlo, precediendo a las Ferrari de Lauda y Reutemann, a Mass, Andretti y Jones.

En el GP de Holanda 1977 Niki Lauda, arriba, ganó la carrera.

UN CAMPEONATO CON MUCHOS PRETENDIENTES

Bajo la lluvia, Nilsson ganó el GP de Bélgica en Zolder, superando respectivamente a Lauda, Peterson, Brambilla, Jones y Stuck.
Andretti se quedó sin nafta poco antes de la meta, y entonces Lafitte y su Ligier ganaron su primer gran premio en Suecia, en Anderstorp. Segundo fue Mass, seguido por Reutemann, Depailler, Watson y el desafortunado Andretti. En Dijón, en el GP de Francia, Watson se quedó sin nafta y fue superado en el final por Andretti.

HUNT SE DESTACA Y DEBUTA EL RENAULT TURBO

Tercero fue Hunt, quien precedió a Nilsson y las Ferrari de Lauda y Reutemann. El GP de Inglaterra en Silverstone es recordado por el debut del Renault Turbo y de los neumáticos radiales Michelin. Hunt ganó la carrera, seguido por Lauda, Nilsson, Mass, Stuck y Lafitte. En Hockenheim, en Alemania, Lauda volvió al éxito venciendo a Scheckter, Stuck, Reutemann, Brambilla y Tambay. En el circuito austríaco de Zeltweg, Jones obtuvo su primera victoria sobre una pista que se estaba secando. Segundo fue Lauda delante de Stuck, Reutemann, Peterson y Mass. El GP de Holanda en Zandvoort fue ganado por Lauda, quien dejó a sus espaldas a Lafitte, Scheckter, Fittipaldi, Tambay y Reutemann. La víspera del GP de Italia fue turbada por la noticia del divorcio entre Lauda y la Ferrari. En Monza ganó Andretti, delante de Lauda, Jones, Mass, Regazzoni y Peterson. Lauda corrió por última vez con la Ferrari en el GP de los EE.UU. Este, en Watkins Glen, donde, llegando cuarto, se aseguró matemáticamente el título mundial. Primero fue Hunt delante de Andretti y Scheckter, con Regazzoni quinto y Reutemann sexto.
En Canadá, en Mosport, ganó Scheckter, precediendo a Depailler, Mass, Jones, Tambay y Brambilla.
En el GP de Japón, en Fuji, Villeneuve, en su segunda carrera con la Ferrari, voló sobre las ruedas del Tyrrell de Peterson y mató a dos espectadores que se encontraban en un sector prohibido. Hunt terminó primero, seguido por Reutemann, Depailler, Jones, Lafitte y Patrese.

410 SA, la Súper América

1955: con una línea inconfundible y curiosa, nace la coupé que sustituirá a la 375 América y que conquistará los corazones de los automovilistas estadounidenses. Tiene un motor V12 de 5 litros y 350 caballos de potencia.

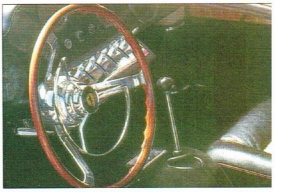
En la presentación, estaba más desnuda que nunca. En esa especie de paraíso terrenal que era el Salón de París de 1956, de esta manera apareció la 410 SA, que sustituía a la 375 América.
Tenía todo para volverse un éxito: su motor derivaba directamente de los propulsores de las monoplazas de Fórmula 1 del comienzo de los años cincuenta y de los Sport de hasta 1954.

LA VERSION DEFINITIVA APARECE EN BRUSELAS EN 1956

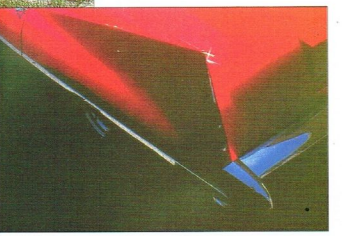
Pero, para no correr el riesgo de equivocarse, la cilindrada fue aumentada hasta casi cinco litros, con una potencia en el límite de los 350 caballos: un resultado grandioso para entonces. Por otra parte, hacía falta un auto así, porque la 410 SA estaba destinada a un mercado especial que pedía caballos, caballos y más caballos: los Estados Unidos. Se trataba de un objetivo preciso, hasta por su nombre, Súper América. Dos años después, en 1956 y esta vez en el Salón de Bruselas, se verá la 410 SA con el vestido: diseñado por Pinin Farina, tan suntuoso, imponente e importante como su noble y potente motor. Se trata de una coupé con grandes tomas de aires laterales, que logra enseguida un buen éxito en los juicios del público belga y de los apasionados llegados desde todo el mundo a la exposición.

La 410 SA con carrocería Ghia se distingue por las formas claramente inspiradas en la moda estadounidense.

La 410 SA de la Ghia tiene la cola dominada por aletas traseras al estilo Cadillac.



También el volante recuerda las grandes coupés americanas.



FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 88 x 68 mm, cilindrada 4961,57 cm³, compresión 8,5:1 (9:1 desde 1958)
Distribución:	un árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCF (42 DCF desde 1958)
Potencia:	340 CV a 6000 rpm (400 a 6500 rpm desde 1958)
Cuerpo vehículo:	carrocería de acero y aluminio coupé y convertible, 2 puertas, 2 lugares; chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes con cuadriláteros deformables, tras. puente rígido con elásticos longitudinales
Frenos:	tambores
Ruedas:	16 pulgadas
Paso:	2,8 m (2,6 m desde 1957)
Ejes:	del. 1,450 m, tras. 1,450 m
Peso:	1200 kilos
Tanque:	100 litros
Velocidad máxima:	260 Km/h
Producción:	1956-1959
Unidades producidas:	35

EN TOTAL SE CONSTRUYERON APENAS 35 COUPES 410 SA

Estamos en plenos años cincuenta y la Ferrari es todavía una realidad en equilibrio entre un pasado artesanal y un futuro de verdadera industria. Por eso, no hay que quedarse en los números y considerar un fracaso los 14 ejemplares producidos sobre la base del chasis de la 410 SA. Para la época se trataba de un resultado bastante bueno, también considerando que se trataba de una "supercar" reservada a poquísimos y acaudalados apasionados. Además, ése fue sólo el primer lote de 410 SA producidas. En 1956 fue presentada la evolución del modelo, sobre la base de un prototipo realizado por Pinin Farina con el paso reducido de 2,8 a 2,6 metros, los faros carenados, el parabrisas sin montante y una gran parrilla oval. Esta segunda versión de la 410 SA fue producida en otros 7 ejemplares y un año después, en París, apareció la última evolución del mismo auto, esta vez con cambios profundos también en la parte mecánica. De esta última serie fueron producidos 12 ejemplares. Como era natural en esa época, prácticamente cada 410 SA es distinta. Los clientes pedían pequeños o grandes cambios, para hacer personal e inconfundible su propia Ferrari. La búsqueda del lujo llegaba, en aquellos años, a límites que luego fueron alcanzados muy raramente.

Cada 410 SA tenía una carrocería diferente, "firmada" por su diseñador.

ADEMAS DE PININ FARINA, TAMBIEN GHIA, BERTONE, BOANO Y SCAGLIETTI

Sobre los chasis 410 SA trabajaron los nombres más prestigiosos del diseño italiano: además de Pinin Farina, también Ghia, Boano, Bertone y Scaglietti. Por eso existen algunas 410 SA decididamente "estadounidenses", con grandes aletas traseras, y otras que en cambio se parecen a la 250 GT. Tal vez el único elemento común a toda la producción de la 410 SA sigan siendo las llantas de rayos Borrani.

LAS TRES SERIES DE LA 410 SA

Primera serie: 1956, 17 ejemplares producidos, carrocerías coupé y convertible realizadas por Pinin Farina, Ghia y Boano, de aluminio y acero. Segunda serie: 1957, 6 ejemplares producidos, carrocerías coupé y berlinetta realizadas por Pinin Farina y Scaglietti, de aluminio y acero. Tercera serie: 1958-59, 12 ejemplares producidos, carrocerías coupé realizadas por Pinin Farina, de acero. En esta versión fue montado el primer motor Ferrari llamado "a bujías externas".

LOS PILOTOS

Alfonso de Pórtago, tres años y medio de gloria

Español, noble, se distinguió en muchas disciplinas deportivas antes de llegar al automovilismo. Debutó con una Ferrari, en 1953, y murió también con un auto del Cavallino, en las Mil Millas de 1957.

De Pórtago, de espaldas, fotografiado con Mike Hawthorn y Peter Collins en el GP de Mónaco de 1956.

Su nombre, lamentablemente, está ligado para siempre a la trágica salida de ruta, por el estallido de un neumático, que le costó la vida a él mismo, a su copiloto Edmund Nelson y además a 9 espectadores, y que marcó el final de las Mil Millas. Sin embargo, "Fon" de Pórtago dejó un recuerdo de sí en la historia del deporte, y no sólo del automovilismo, que no se puede subestimar.

NACIO EN LONDRES PERO SE CRIO EN BIARRITZ

Nacido en Londres el 11 de octubre de 1928, de un noble español y una heredera inglesa, creció en Biarritz y desde muy joven cultivó con esmero múltiples disciplinas deportivas. Además de distinguirse en natación y polo, tuvo éxito en atletismo (fue campeón español de garrocha), en equitación (ganó tres campeonatos franceses amateurs y participó dos veces en la famosa carrera con obstáculos de Aintree, el Grand National) y en el trineo (participó con la selección ibérica en los Juegos Olímpicos de Oslo en 1952). "Descubrió" las carreras automovilísticas en noviembre de 1953, cuando disputó la Carrera Panamericana como copiloto de Luigi Chinetti con una Ferrari 375 MM.

La Ferrari 335 S de De Pórtago en las Mil Millas 1957.

EN BUENOS AIRES CON FERRARI LLEGO SEGUNDO

La pareja fue obligada al retiro, pero de Pórtago quedó fascinado con esa experiencia. Menos de dos meses después, lo encontramos en pista en los

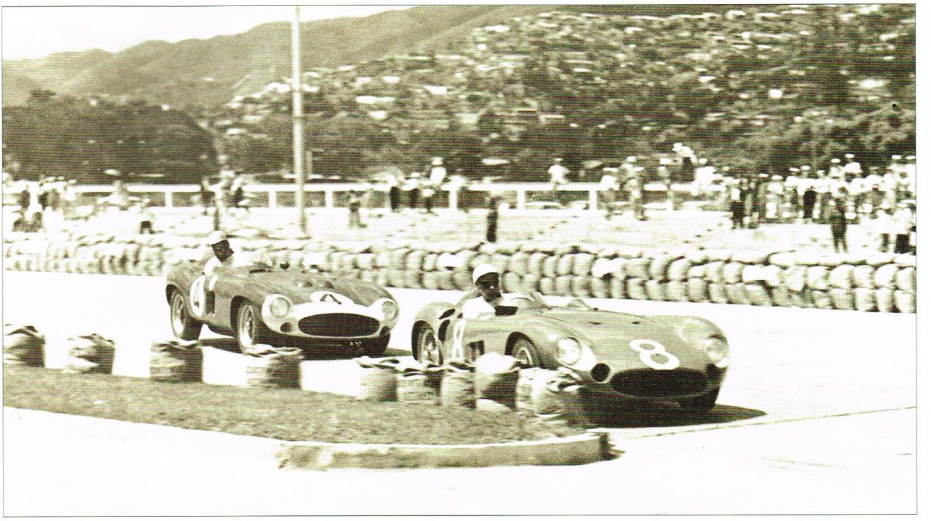
1000 Km de Buenos Aires, al volante de una Ferrari 250 MM (spider Vignale) que acababa de comprar, y que en pareja con Harry Schell llevó al segundo lugar.

ALTERNO LOS AUTOS DEL CAVALLINO CON MASERATI Y OSCA

Otra vez en 1954, con una Maserati 2 litros, ganó una carrera para autos sport en Metz, mientras que con la Ferrari se impuso en el Governor's Trophy de Nassau.
Su estilo veloz y agresivo le procuró varios accidentes, que afortunadamente sólo ocasionaron daños a los vehículos (Maserati y Osca). Luego, en 1955, se volvió piloto oficial de la Ferrari. En las carreras Sport fue nuevamente primero en el Governor's Trophy de Nassau y segundo en el Gran Premio de Venezuela.
Entre tanto, debutó con escasa fortuna en Fórmula 1, en carreras no válidas para el Campeonato Mundial, obteniendo un octavo lugar en el GP de Pau; dos retiros por fallas mecánicas (GP de Turín y Bordeaux) y uno por accidente (Gold Cup de Oulton Park). Con la berlinetta Ferrari 250 GT conquistó sus triunfos más prestigiosos de 1956, ganando el GP de Oporto y, en pareja con Edmund Nelson, el Tour de France.

EN EL MUNDIAL DE F1 DEBUTO EN REIMS EN 1956

Debutó además en el Mundial F1, en Reims, GP de Francia, donde se retiró por la rotura de la caja de la Lancia Ferrari D50. En cambio, llegó segundo en el GP de Inglaterra, en Silverstone junto



En el GP de Venezuela de 1956 Stirling Moss, con Mercedes, precede a la Ferrari de De Pórtago, que ganará la prueba.

LA CARRERA DE ALFONSO DE PORTAGO

Don Alfonso de Cabeza Vaca y Leighton, XVII marqués de Pórtago, llamado "Fon" (Londres, 11 de octubre de 1928 – Mil Millas, 12 de mayo de 1957) cruzó por el mundo de las carreras automovilísticas como un meteorito: entre el día de su debut en la Carrera Panamericana de 1953 y el de su trágico fin, pasaron menos de tres años y medio. No fue un as pero logró afirmarse a nivel internacional también al volante, así como había hecho en una media docena de especialidades deportivas. Obtuvo, con las Ferrari Sport, sus mejores victorias (Governor's Trophy 1954 y 1955; GP de Oporto y Tour de France 1956, Coupe de Vitesse 1957). En Fórmula 1 tuvo menos suerte: participó en 5 GP mundialistas logrando un segundo lugar (Gran Bretaña 1956, con Collins) y un quinto (Argentina 1957). Los puntos así conquistados le valieron el 15º lugar en el Mundial de 1956 y el vigésimo en el de 1957.

LOS PILOTOS - LOS DIRECTORES DEPORTIVOS

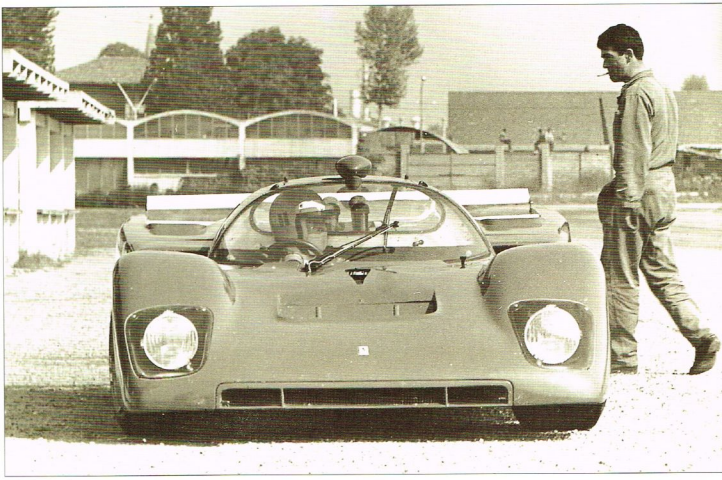
Peter Schetty, el "hombre orquesta"

Dos títulos universitarios y cuatro idiomas, heredero de una familia suiza de industriales textiles, especialista en trepadas, fue DT del Equipo de Carreras del Cavallino entre 1970 y 1972.

a Collins a quien le cedió el vehículo, como permitía el reglamento de entonces.
El año 1957 se abrió con un quinto lugar en el GP de Argentina, seguido por dos terceros lugares en los 1000 Km de Buenos Aires y en el GP de Cuba, un séptimo en las 12 Horas de Sebring y una victoria en la Coupe de Vitesse en Montlhéry. Luego, la catástrofe. El 12 de mayo, De Pórtago estaba a punto de terminar las Mil Millas. Iba

De Pórtago, Fangio y Castellotti.

cuarto, detrás de sus compañeros de equipo Taruffi, von Trips y Gendebien. Ya había superado Mantua, y menos de 40 kilómetros los separaban de la meta en Brescia. Poco antes de Guidizzolo, en un tramo en el que la ruta atraviesa el partido de Cavriana, por el estallido del neumático delantero izquierdo su Ferrari salió de la ruta a gran velocidad, matando a nueve espectadores, incluidos cinco niños, además de a Edmund Nelson y al mismo De Pórtago, que todavía no había cumplido los 29 años. Su novia, la actriz estadounidense Linda Christian, lo había saludado a su paso por Roma y había viajado en avión para ir a Milán y esperarlo.



Peter Schetty en el papel de probador con la 512 M en Módena en 1970.

Una parte de su vida (entre los 24 y los 30 años) Peter Schetty la dedicó, y con notable éxito, a las carreras: amateur, piloto oficial de Abarth, luego de Ferrari, campeón europeo de la Montaña y finalmente director deportivo de la Casa del Cavallino. Después, un corte neto y adiós: como escribió Enzo Ferrari, "su ambición secreta, en el fondo, fue siempre la de ser un industrial. Y luego de numerosos amagues se fue, con mucha nostalgia, para cuidar la empresa paterna".

OPTIMO ESTUDIANTE, PERO AMA LAS CARRERAS

La empresa que los Schetty se transmiten de padre a hijo desde el siglo pasado es una sólida industria textil de Basilea, la ciudad donde Peter nació el 21 de junio de 1942. A diferencia de la mayor parte de los pilotos, fue un óptimo estudiante: después de la secundaria obtu-

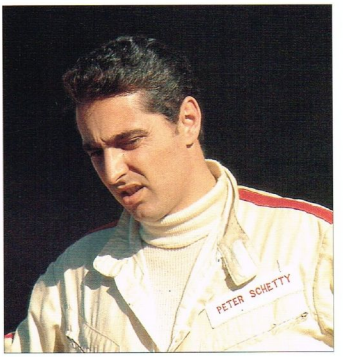
vo nada menos que dos títulos, en Economía en Friburgo y en Ciencias Políticas en la Universidad de Viena. Su familia, obviamente, ni siquiera quiere escuchar hablar de carreras, pero Peter los convence que lo dejen correr una vez por año.

EN LA PRIMERA CARRERA PARTICIPA CON UN VOLVO

La primera, en 1961, es la famosa trepada de Friburgo, que ve al joven suizo volar con un Volvo bien preparado.
En 1966 termina la facultad y comienza a hacer las cosas en serio. Las trepadas lo tienen muy pronto entre sus protagonistas. Con un Ford Mustang Shelby 350 GT gana su categoría en Rosfeld y en Gaisberg, mientras, por otra parte, hace alguna experiencia en circuito con un Cortina Lotus. Luego, con Abarth, que lo contrata por dos años, es tercero absoluto en el Campeonato Europeo de la Montaña de 1967, mientras que en 1968 participa en una cantidad de competencias menores, logrando cerca de quince triunfos.

Schetty en junio de 1968 al volante de una sport de la Casa de Maranello.

Su año mágico es 1969, cuando llega a la Ferrari. Con la magnífica spider biplaza 212 E arrolla en el Campeonato Europeo de la Montaña, donde gana todas las carreras en las cuales participa: Montseny, Rossfeld, Mont Ventoux, Trento-Bondone, Friburgo-Schauinsland, Cesana-Sestrière y Ollon-Villars. En la misma temporada participa sin suerte en los 1000 Km de Monza y en las 24 Horas de Le Mans, que culminan ambas con sendos accidentes mientras al volante de la 312 P se encuentra su pareja (Rodríguez y Amon, respectivamente). Le va un poco mejor el año siguiente, con un tercer lugar en los 1000 Km de Monza con la 512 S en pareja con Surtees y un quinto en las 6 Horas de Watkins Glen (con Ickx).



Un primer plano de Peter Schetty con el buzo Ferrari.

En septiembre de ese 1970 Enzo Ferrari le propone a Schetty volverse director deportivo de su escudería, y él acepta. Abandona el volante pero sigue probando los autos de carrera, entregándoles a los técnicos importantes y competentes evaluaciones. En 1971 registra algún éxito: en F1 Andretti gana los GP de Sudáfrica y de Ontario, Ickx, el GP de Holanda y el Memorial Rindt en Hockenheim, mientras que Merzario con la 712 M se adjudica los 500 Km de Imola.

EN 1972 TRIUNFOS EN SERIE Y LUEGO EL ADIOS A LAS CARRERAS

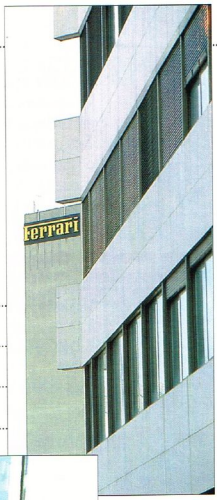
Los triunfos en serie llegan en 1972: la irresistible 312 P con Andretti, Ickx, Merzario, Munari, Redman, Peterson, Regazzoni y Scheckter se impone en 10 carreras de 11 y logra el Mundial de Marcas. Al final de la temporada, el doctor Peter Schetty saluda educadamente y vuelve a ocuparse de la empresa de familia.

Schetty, a la izquierda con buzo, en Módena en 1971 con la 312 B2 nueva versión.

LA CARRERA DE PETER SCHETTY

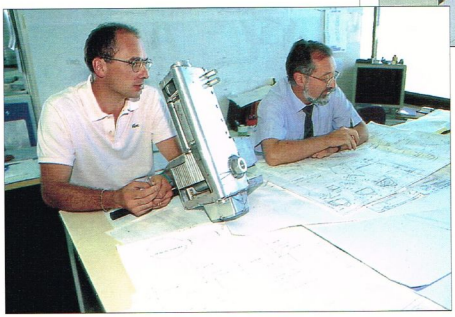
Peter Schetty (Basilea, 2 de junio de 1942) fue, ante todo, uno de los mejores especialistas de las trepadas, como certifica su trayectoria de piloto, que incluye un tercer lugar en el Campeonato Europeo de la Montaña de 1967, con Abarth, y el título continental triunfalmente conquistado con Ferrari en 1969, ganando una tras otra todas las carreras del calendario. Luego, convencido de haber entregado lo mejor de sí como corredor, aceptó la tarea de director deportivo de la Ferrari, realizándola de manera impecable. Por un lado, su cultura (dos títulos universitarios, cuatro idiomas) se unía a una excelente capacidad de organización; por el otro, la experiencia acumulada lo ponía en una situación, podría decirse que única para hacer de conexión entre los técnicos de la Casa y los pilotos. Pero, al final de 1972, abandonó todo y volvió a Basilea, donde lo esperaban su familia y la industria textil.

Sección Proyectos y Desarrollo

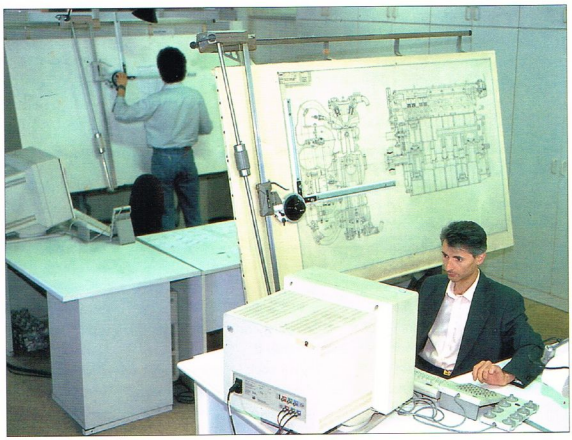


Es aquí donde se estudian en detalle los nuevos vehículos de Maranello. La sección ocupa a más de 200 técnicos que, desde hace diez años, operan con tecnología informatizada.

En la base de la realización de cualquier vehículo está la Sección Proyectos y Desarrollo. Este ente, como se los llama en Ferrari, está constituido por cuatro reparticiones autónomas entre sí, que tienen la tarea de proyectar, desarrollar y entregar el componente respectivo a sus áreas específicas. Más exactamente, las reparticiones son: "Motor", que proyecta, desarrolla y resuelve el propulsor y la transmisión; "Vehículo", que proyecta, experimenta y decide el vehículo en su conjunto; "Componentes de carrocería", que cumple las mismas funciones con respecto a la carrocería y las terminaciones, y "Autochasis", que utiliza los mismos procedimientos para suspensiones, frenos y ruedas.



Las computadoras, en la Sección Proyectos y Desarrollo de la Ferrari, cumplen un papel muy importante en el trabajo.



CADA DETALLE ES ESTUDIADO PENSANDO EN EL CLIENTE

Para entender cómo se trabaja, tomemos como ejemplo la repartición "Vehículo". En la fase inicial llegan, desde el sector marketing, las indicaciones globales que definen el nuevo automóvil por algunas características comerciales. Se define, por ejemplo, a qué clientes se dirige y cómo será posicionado en el conjunto de la gama de

TRES AÑOS PARA UNA NUEVA SUPERCAR

En la Sección Proyectos y Desarrollo trabajan 120 empleados y 100 obreros. Entre los empleados, el 20% está recibido, el resto, sólo diplomado. Las lugares de trabajo CAD son cerca de 60. Para el desarrollo de un nuevo proyecto hacen falta cerca de 3 años de trabajo.

Con la tecnología CAD el trabajo es más veloz.

los vehículos ya existentes. Tomemos la F50: su definición era la de un auto "imagen" de la Ferrari, auto extremo con el máximo de la performance y destinado también a estar en la cumbre del precio, un Fórmula 1 de ruta. Dicho esto, se pasa al trabajo.

El edificio de la Ferrari donde está la sede de la Sección Proyectos y Desarrollo.

PARA CADA SECTOR TECNICO HAY UN GRUPO DE TRABAJO

Se trabaja por grupos con proyectos elásticos, es decir con delegados de reparticiones distintas, según la fase del proyecto. Al comienzo, el grupo es más numeroso porque es necesario que estén presentes los delegados de todas las reparticiones, incluyendo quien sigue la industrialización, quien tiene la responsabilidad de construir las herramientas necesarias para realizar un proyecto conforme a los diseños, y quien lleva las compras.

AL FINAL SE CONFRONTA EL TRABAJO DE TODOS LOS GRUPOS

Esta fase inicial concluye con un capitulado en el que los objetivos del producto están codificados en soluciones técnicas. El capitulado se vuelve una hoja de ruta para cada repartición. Cada uno provee para desarrollar su parte, construyendo un prototipo representativo del diseño, al comienzo no necesariamente con la tecnología definitiva. De hecho, en la fase inicial es importante ver cómo interactúan los varios componentes ensamblados. Por ejemplo, la repartición "Vehículo" los ensambla y los prueba en su conjunto: la construcción de los prototipos se realiza en una sección separada y reservada, por obvias razones de seguridad. Todas las reparticiones trabajan en paralelo. La estructura en grupos de trabajo permite seguir más proyectos simultáneamente. Desde hace diez años se opera según las tecnologías informáticas con estaciones CAD, continuamente actualizadas.

Las monoplazas Brumm

Desde la 500 F2 de los años cincuenta hasta la 126 C de los ochenta, aquí está toda la producción de la empresa de vehículos de Gran Premio. Los precios oscilan entre 10 y 15 dólares, pero los modelos raros superan los 30 dólares.

Para quien desea comenzar una colección de modelos de calidad, las reproducciones de Brumm representan, desde hace muchos años, un elemento insustituible. Precios moderados, terminaciones muy buenas, abundancia de detalles hacen de estos productos, vendidos a precios que van de 10 a 15 dólares, verdaderos puntos de referencia.

El fuerte de la gama Brumm son las monoplazas: en una realista perspectiva histórica, la primera Ferrari reproducida fue la 500 F2, que dominó el Mundial con Alberto Ascari en 1952 y 1953, propuesta tanto con los escapes largos como con los cortos.

DE LA DINO 246 DE HAWTHORN A LA 156 F1 DE PHIL HILL

Sigue la Dino 246 de Mike Hawthorn, Mundial en 1958, y la D50 de Juan Manuel Fangio de 1956. En el medio, en 1984, apareció la primera Ferrari de siempre, la Auto Avio 815 Sport. En 1984/85 llegó el turno de un tríptico del Cavallino de notable interés: la 801 de Fórmula 1 de 1957, la 156 que ganó el Mundial con Phil Hill y el GP de Holanda con Wolfgang von Trips, y la 375 F1 del bienio 1951/52, también en la versión Indy, levemente distinta en la zona del capot, que ganó el Trophée Objectiv Plus para la categoría autos de competición, una especie de premio "Auto del año" para los modelos en escala reducida.

PARA LA D50 DOS VERSIONES CON TROMPAS DIFERENTES

Salieron luego dos variantes de la D50: la de trompa corta, preparada para el circuito de Mónaco, y la amarilla de los pilotos belgas, de la época en la cual las F1 tenían los colores de la nación del piloto. Para ver la primera Fórmula 1 mo-

Arriba, dos Ferrari 275 firmadas Brumm. Al lado, dos 312 F1 y, más a la derecha, la 375 en versión F1 e Indy.

LAS MAS RARAS

Desde 1986 Brumm comenzó la producción de algunas series limitadas, distribuidas sólo por 12 meses y caracterizadas por una tirada máxima de 5000 unidades. Las Ferrari incluidas en estas series son la 156 y la Dino 246 de los pilotos belgas, que aparecieron en 1987 y son actualmente imposibles de encontrar, la D50 de Fangio de1956 (reproducida en 1993 y con el número 26 sobre el capot). A ellas hay que sumarles las dos versiones Bis de la D50 del GP de Italia 1956 en Monza (Nº 22) y la 312 de Chris Amon del GP de los EE.UU. 1968. La cotización actual de las Fórmula 1 amarillas supera los 30 dólares, para la D50 Bis se habla de 20 a 25 dólares, mientras que la 312 Fórmula 1 de Amon está todavía disponible.

la 500 F2 que fue presentada en 1953 por la escudería suiza Espadon.
A ellas les siguieron la 312 protagonista en 1968 con Jacky Ickx (la número 26 es la de la victoria del belga en el GP de Francia) y Chris Amon, y la Tiburón, es decir la 555, que le permitió a Mike Hawthorn sobresalir en las temporadas 1954 y 1955. Luego llegó la 156 número 50 del victorioso debut mundialista de Giancarlo Baghetti en el GP de Francia de 1961 en Reims. Después de dos años, llegaron dos versiones modificadas de la 312, ambas protagonistas en Monza del GP de Italia. Se trata de las monoplazas de Chris Amon (Nº 2, 1967) y de Pedro Rodríguez (Nº 10, 1969), esta última diferente por los spoilers delanteros y el alerón trasero bajo ubicado en una posición particularmente adelantada, inmediatamente detrás de la cabeza del piloto.

LA DIRECCION

Brumm tiene su sede en la provincia de Como. Su dirección es: Strada Lamazzo-Bizzarone 3, 22070 Oltrana S. Mamette (CO). Tel. 0039-031-931772.

derna, hubo que esperar hasta 1987, con el lanzamiento de la 126 C4, llevada en carrera por Michele Alboreto y René Arnoux. Pequeños cambios de detalles y de aerodinámica permiten diferenciar la versión del comienzo de temporada (Nº 28) de la que dominaba la parte central del Campeonato del Mundo de 1984. Luego aparecieron otras variantes de la 375, entre ellas la versión blanca Grant Piston Ring de Indianápolis 1952 y la verde Thin Wall Special de 1954, junto a

Arriba, una 500 F2. Abajo, dos 156 F1 con una Dino 246.

EN 1996 APARECE LA FERRARI DE VILLENEUVE

En septiembre de 1996 hizo finalmente su aparición la fabulosa 126 C2, llevada a la fama por los históricos duelos entre Gilles Villeneuve y Didier Pironi. Además de los números de carrera (27 para el canadiense, 28 para el francés), los dos autos se diferencian por la presencia del alerón delantero en el ejemplar llevado a la victoria en el GP de San Marino de 1982 por Pironi.

A la izquierda, las 126 C2 de Villeneuve y Pironi y, al lado, las 126 C4 de Alboreto y Arnoux.

LOS CLUBES

Club Varese

Fundado en 1986, actualmente tiene 350 socios, todos hinchas apasionados que siguen al Cavallino en las carreras de Fórmula 1. Se distingue por sus obras solidarias.

"Con el Mito Ferrari para el bien de los demás": éste es el lema del club de hinchas Ferrari de Varese "Bruno Solmi". Creado el 18 de mayo de 1986, quiso tomar el nombre de un mecánico de la Ferrari muerto en los primeros años ochenta luego de haber estado en la Casa de Maranello por nada menos que 40 años.

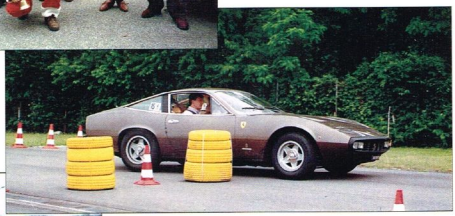
LOS SOCIOS DEL FERRARI CLUB VARESE SON SOBRE TODO JOVENES

Los socios son 350, en su gran mayoría jóvenes apasionados por el mundo del Cavallino, que aceptaron íntegramente la filosofía del club. Como se intuye por su lema, la regla fundamental del Club de hinchas Ferrari de Varese es destinar lo recaudado con sus iniciativas a obras benéficas.

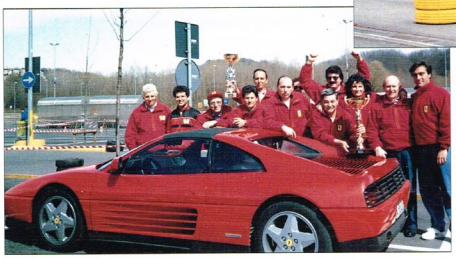
Por ejemplo, la recaudación de la primera "gimkana" organizada en 1986 sirvió para la compra de un Fiat Panda donado a la comuna de Varese para la asistencia domiciliaria de enfermos. En tiempos más recientes, la Repartición Ecología se benefició con un automóvil para el control de la lluvia ácida, también donado por el club.

EN 1992 HASTA ELIGIERON A MISS FERRARI

El Club Varese organiza reuniones y manifestaciones que unen al momento competitivo espacios de esparcimiento con espectáculos musicales y desfiles de moda (en 1992 fue elegida Miss Ferrari Club Varese). El compromiso es también cultural, con la intención de rescatar las bellezas turísticas de la zona. El actual presidente es el empresario Giorgio Galimberti.



Pruebas de habilidad y alegría para los socios del club.



Las reuniones del Ferrari Club Varese son siempre espectaculares.

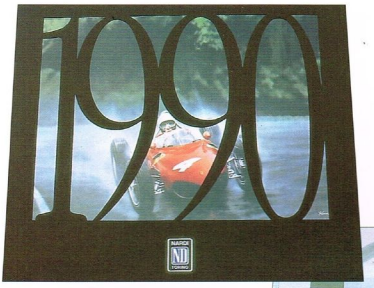
ABIERTO A TODOS

El costo de la cuota anual es de 14 dólares. Cada inscripto recibe de regalo un buzo especial. Hay que enviar los pedidos al secretario Enzo Segrafedo. La sede del club está en Viale Barri 98, c/o Alberto Ungheria, 21100 Varese. Tel. 0039-0332-264325.

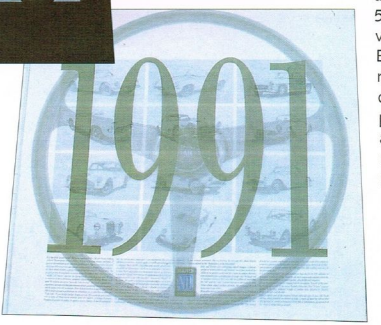
AUTOMOBILIA

El calendario Nardi

Firmada por artistas como Yoshida, Bozzano y Ponno, la edición 1990 es pagada por los coleccionistas hasta unos mil dólares. Entre los 100 y los 150 dólares por la edición 1991.



El calendario Nardi 1990, el más buscado por los coleccionistas.



El calendario Nardi 1991, menos apreciado y menos costoso.

Para Nardi, la gloriosa empresa que hoy le pertenece a Personal y que desde siempre está asociada con volantes y llantas de gran clase para los autos más prestigiosos, muchos de los artistas más celebres entre los que pintan y dibujan vehículos Ferrari se esforzaron por realizar uno de los más preciados y buscados calendarios con temas automovilísticos.

FERRARI PROTAGONISTA DE LA EDICION 1990

La Ferrari es el tema principal de la edición 1990, la más importante, donde se encuentran obras de Hideki Yoshida, Federico Bozzano, Alberto Ponno y otros artistas más. Los vehículos retratados son la 275 P, la 250 LM, la Testa Rossa, la 250 GTO, la 315 S, la 156 de Fórmula 1, mientras que, pasando a los autos de serie, la atención se centra sobre la 250 GT California, la 275 GTB, la 250 GTL, la 330 GTC y la 250 SWB.

Naturalmente, no falta una escena extraída de un gran premio, que retrata la vista trasera de tres cuartos de una 555 que persigue a una verde monoplaza inglés.

El año siguiente, la Ferrari fue protagonista sólo de un mes, enero, casi para cerrar el ciclo del año anterior. Attilio Cairati diseñó una hermosa 500 Superfast, eligiendo el más clásico de los rojos carrera para la elegante Gran Turismo de Módena. No volvieron a realizarse calendarios de ese tipo desde entonces, por el notable costo que derivaba de la contratación de artistas de notoriedad mundial para obras tan peculiares.

NARDI SOLO QUISO GRANDES FIRMAS

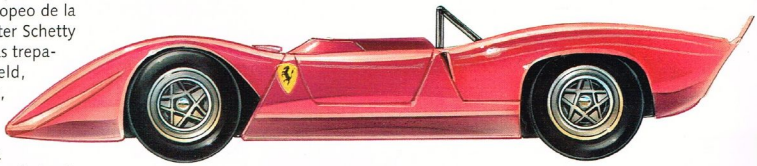
Las cotizaciones de los ejemplares en circulación subieron hasta valores más que interesantes. En la realización del calendario Nardi 1990 participó, además de Cairati, Bozzano y Yoshida, el periodista Giorgio Terruzzi, responsable de los textos y de las traducciones.

LOS PRECIOS

A quienes piensen pedir una copia a Nardi o a la imprenta, les recordamos que los clichés fueron destruidos cuando se terminó la impresión. Así, las únicas posibilidades están en los mercados de antigüedades o en las muestras de intercambio de automobilia y vehículos de época. Con respecto a las cotizaciones, actualmente el calendario Nardi 1990 se vende en precios en el orden de los mil dólares. Mucho menos pedida resulta la edición 1991, que propone una sola Ferrari con otros autos menos celebrados: entre 100 y 150 dólares.

1969 212 E: EL BOTECITO

Botecito 2 litros realizado para conquistar el Campeonato Europeo de la Montaña, le permitió a Peter Schetty adjudicarse la victoria en las trepadas de Montseny, Rossfeld, Friburgo, Mont Ventoux, Trento-Bordone, Cesana-Sestrière y Ollon-Villars. La 212 E fue comprada por el caballero piloto Edoardo Lualdi. Llevaba un 12 cilindros boxer derivado de la unidad de 1,5 litros montada sobre las monoplazas de Fórmula 1 de 1965.



Motor:	12 cilindros en V a 180°, trasero central, 65 x 50 mm, 1990,9 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 11:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Lucas
Potencia:	290 CV a 11800 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis semiautoportante
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados
Peso:	1200 kilos
Velocidad máxima:	280 Km/h

1969 312 P: ARMA PARA EL MUNDIAL DE MARCAS

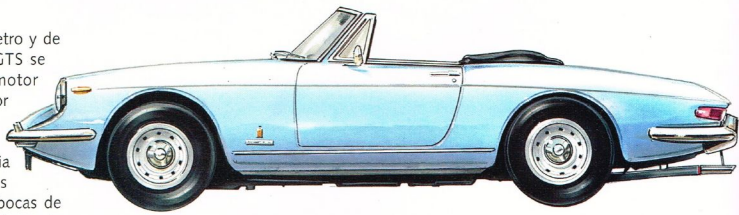
Es el arma de la Ferrari para el Mundial de Marcas 1969, dotada del tres litros que se utilizó en F1 y de una carrocería derivada de la 612 Can Am. Las suspensiones repiten soluciones ya vistas en los prototipos anteriores. Los resultados de 1969 son desalentadores: sólo un segundo lugar en las 12 Horas de Sebring, mientras que los tres autos presentes en Le Mans se retiran. En cambio dos ejemplares, inscriptos por la NART, obtienen el cuarto y quinto lugar en las 24 Horas de Daytona de 1970.

Motor:	12 cilindros en V a 60°, trasero, 77 x 53,5 mm, 2989,56 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 11:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Lucas
Potencia:	430 CV a 9800 rpm

Chasis:	semiautoportante
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados
Peso:	680 kilos
Velocidad máxima:	320 Km/h

1969 365 GTC Y GTS: DOS LUGARES A LA AMERICANA

Con un incremento del diámetro y de la carrera, las 330 GTC y GTS se vuelven 365, dotadas del motor 4,4 litros en lugar del anterior 4 litros que equipaba la coupé y la spider dos lugares de Maranello. La única diferencia estética, con respecto a las 330, es la ubicación de las bocas de ventilación sobre el capot en lugar de los laterales. Salió de producción anticipadamente, en 1970, por las restrictivas normas antipolución de los Estados Unidos, su principal mercado.



Motor:	12 cilindros en V a 60°, trasero central, 81 x 71 mm, 4390,35 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 8,8:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 42 DCN
Potencia:	320 CV a 6600 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero con refuerzos de chapa
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos con asistencia hidráulica
Peso:	1350 kilos
Velocidad máxima:	245 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Patrick Tambay con la Ferrari 126 C 2 número 27 precede a una Alfa Romeo

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

Fórmula 1 312 T5,
la evolución de la especie

248 y 268 SP,
las hermanas desafortunadas

NART, la "base americana"
del Cavallino

Pintura,
Nani Tedeschi